SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
CUARTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 2185 DE 1993

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

JUNIO DE 1993

UNION NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 16 DE JUNIO DE 1993

A S I S T E N C I A

Preside : Señor Senador Walter Belvisi -ad hoc-

Miembros : Señores Senadores Carlos Bouzas y Dante Irurtia

Invitados especiales: Señores Ministro y Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Carlos Raffo y doctor José M. Barbé Delacroix, respectivamente, y señor Director Nacional de Transporte, Juan José Moratorio

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 45 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida al señor Ministro de la Cartera, al señor Subsecretario y al señor Director Nacional de Transporte. En el caso del señor Ministro resulta un poco difícil darle la bienvenida, porque se trata de un hombre de la casa, y que ha participado de sus actividades. De todas maneras, queremos expresar el gusto que sentimos por recibirlo hoy en el seno de este Cuerpo.

El motivo de esta reunión es una serie de planteamientos que tenemos a estudio hecha por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte relacionados con algunos temas que habíamos entendido conveniente --así corresponde, además-- hacer conocer previamente al señor Ministro.

Antes de cederle la palabra, debemos trasmitirles las excusas de los miembros de esta Comisión que hoy no están presentes. El señor senador Elso Goñi no ha podido concurrir debido a compromisos anteriormente contraídos en la ciudad de Treinta y Tres y así lo ha puesto en conocimiento de esta Presidencia. Por su parte, el señor senador Silveira Zavala tampoco ha podido asistir por razones de salud.

Tiene la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: para mí también es un placer estar de nuevo en esta casa y en esta Sala que nos es particularmente querida por el nombre que lleva, "Escribano Dardo Ortiz", donde hemos participado de la actividad de las Comisiones y en sesiones del Plenario antes de asumir la titularidad en el Ministerio. De modo que esto significa reencontrarnos con quienes han sido nuestros colegas hasta hace poco tiempo.

Voy a intentar ser lo más eficiente posible en lo que tiene que ver con los temas de que se trata. Hemos recibido la versión taquigráfica de la sesión de la Comisión que figura en el Distribuido correspondiente, en la que estuvieron presentes representantes de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, gremial que por otra parte mantiene fluido contacto con nuestro Ministerio, no sólo con la Dirección Nacional de Transporte, sino también con quien habla, en más de una ocasión desde que asumimos el cargo.

Hay dos o tres aspectos que nos llaman la atención y a los cuales vamos a hacer referencia. Además, hemos solicitado la presencia del señor Subsecretario y del señor Director Nacional de Transporte porque han estado hace poco en la Comisión correspondiente de la Cámara de Representantes analizando temas conexos con éstos y tratando de aclarar algunas situaciones que, por lo visto, la UNOT tiene algo confusas.

Debo decir que si leemos la versión taquigráfica --y sin ánimo de que las palabras tengan otro significado que el que realmente expreso--, nos parece que se desprende de ella alguna confusión conceptual o que se mezclan dos temas que no tienen nada que ver uno con otro. Por lo tanto, en una reunión previa que hemos mantenido con el señor Subsecretario y el señor Director Nacional de Transporte hemos tratado de separar nítidamente los temas para poder dar sobre cada uno de ellos una respuesta.

El tema de fondo , que me parece interesa primordialmente a quienes estuvieron presentes en la Comisión y sin duda a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado --que con la homónima de la Cámara de Representantes trabajó mucho en esto-- es el relativo a qué pasó, qué está pasando y qué va a pasar con todo el sistema o el andamiaje que se había previsto para sustituir las líneas y turnos de la empresa ONDA y otorgarlas a otras empresas, con la absorción por parte de las mismas de determinado número de empleados de aquella.

Asimismo, se consideró la constitución de un fondo nacional de garantía que cuando estuviera concluida la adjudicación de todas las líneas --ya está previsto hacerlo mediante licitación-- fuera repartido entre aquellos funcionarios que no hubieran sido absorbidos por las distintas empresas que sustituyeron a ONDA en esos corredores que antes tenía esa vieja

y querida empresa.

Ese me parece que es el tema central.

Como derivados del anterior, hemos abordado en esa misma reunión otros temas que queremos despejar, como por ejemplo una supuesta o presunta violación --de algo que no sabemos qué es, porque no nos queda claro-- por parte de la empresa COPAY.

Sobre este tema daremos nuestro punto de vista --las explicaciones estarán a cargo del señor Director Nacional de Transporte-- y pensamos que no hay ninguna posibilidad de vinculación entre el tema referido a la empresa ONDA y la situación actual de COPAY o cualquier otra empresa de transporte, a nivel del Ministerio. Repito que sobre esta temática abundaremos más adelante pero, de todos modos quería marcar los distintos puntos a tratar.

En tercera instancia se ha manejado por parte de la UNOT la existencia de una serie de irregularidades en cuanto a ciertos hechos que se produjeron después que las empresas absorbieron a los empleados de la ex ONDA, así como el tratamiento que se les dispensó a los mismos y las supuestas o eventuales persecuciones que pueden haber ocurrido.

SEÑOR BOUZAS.-Simplemente para señalar que nosotros también habíamos separado los distintos temas y el último punto al que acaba de hacer referencia el señor Ministro Raffo, lo habíamos postergado para tratarlo con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR MINISTRO.- Agradezco al señor senador Bouzas su interrupción porque pensaba referirme a ese aspecto. En nuestro poder tenemos la versión taquigráfica y de ella surgen los tres temas que mencioné sobre los que pensaba hacer una pequeña puntualización para, posteriormente, cederle la palabra al señor Director Nacional de Transporte

que abundaría un poco más en esta materia. Luego, quedaríamos a disposición de ustedes por cualquier pregunta que deseen formular.

De todos modos, dentro de la versión taquigráfica está incluído un tercer tema que apunta a las presuntas irregularidades que pueden haber habido como culminación --todos desearíamos que esto se resolviera satisfactoriamente-- de la adjudicación de las líneas de ONDA.

En consecuencia, y a raíz de la intervención del señor senador Bouzas, daré un rápido pantallazo porque con respecto a este tercer tema teníamos pensado dar traslado y autos --al parecer este también era el criterio que pensaba adoptar la Comisión-- al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social porque es algo que escapa a nuestra competencia. Después que una línea ha sido ajdudicada y la empresa ha cumplido con el pliego de condiciones, absorbiendo los empleados correspondientes --pagando lo que corresponde para el Fondo de Garantía Solidaria--, todo lo que pueda acontecer posteriormente integra una faz eminentemente laboral. Nuestro Ministerio pueda dejar puede dejar las puertas abiertas --en forma habitual sostenemos conversaciones con quienes están vinculados a este tema, a través de la Dirección Nacional de Transporte-- más allá de que se trata de una problemática que corresponde nítidamente al Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

Por otro lado y volviendo al tema que figuraba en segundo término, referido a la empresa COPAY, señalamos que no quedó muy clara cuál era la denuncia y a esto se referirá también el señor Director Nacional de Transporte. En este momento la empresa COPAY no está haciendo ningún turno o línea que haya correspondido a la empresa ONDA, ni cubriendo ningún otro servicio de ésta. Actualmente sobre la empresa COPAY de Paysandú parecen haberse creado ciertas suspicacias acerca de lo que pueda pasar pero, en realidad, está cumpliendo exactamente con los dos servicios y turnos que le correspondían antes de que sucediera lo de ONDA. Algunos de esos servicios no estaban regularizados ante el Ministerio, no se vinculan para nada con la empresa ONDA y son cumplidos también por otras empresas de transporte. Quiere decir que hay diversas situaciones porque existen líneas precarias y otras definitivas pero, finalmente la relación entre la empresa y el Ministerio es la que se da habitualmente entre un concesionario y el administrador que, en este caso, es el Ministerio.

Por lo tanto, estamos frente a una variedad de situaciones que deben ser regularizadas y puede suceder que la empresa COPAY tenga que hacerlo, al igual que otras compañías como Nuñez, CITA u otra. Cito estas empresas a vía de ejemplo, porque debemos separar lo que son las ex líneas de ONDA de la mecánica normal del trabajo del Ministerio. Lo que sí sucede --esto también lo explicará más explícitamente el señor Director Nacional de Transporte—

es que la empresa COPAY tenía u ocupaba en forma precaria --subrayo esto porque es importante-- un turno de las 6 de la mañana que correspondía a ONDA. Este aspecto fue resaltado en la presentación de la Unión de Trabajadores y Obreros del Transporte, pero aclaro que ese turno -- que era ocupado en forma precaria en sustitución de un turno ONDA-- cesó y, por lo tanto ya no le compete. Quizás a partir de esto haya surgido la confusión porque de las actas no se comprende claramente qué es lo que la UNOT recrimina a COPAY que, además, aspira a tener otros turnos o líneas, de la misma forma que otras empresas del país. Se trata de situaciones que en el futuro el Ministerio contemplará, ejerciendo las potestades que tiene.

Cabe aclarar que el Ministerio tiene determinadas atribuciones y potestades legales que ejercerá ateniéndose expresamente a lo que indiquen la ley y las normas, de las cuales no abdicará. Esto lo digo con carácter genérico, para fijar una norma; más allá de quien sea el titular de la Cartera, se sabe que no puede dejar de ejercer los derechos que le otorgan la Constitución y la ley.

El otro aspecto tiene que ver con lo que hace al fondo del asunto --sobre lo cual el señor Director Nacional de Transporte y el Subsecretario harán algunos comentarios--, es decir, la preocupación que nos ha transmitido la UNOT de quienes en su momento fueron empleados de ONDA y todavía se mantienen a la expectativa de ser absorbidos por otras empresas, sobre cuándo van a terminar de realizarse las licitaciones y se pondrá broche final a todo el episodio ONDA. Creo que este es el trasfondo de la situación, más allá de las discusiones que puedan surgir en torno a la cantidad de empleados absorbidos por otras empresas o los que lo serán cuando se adjudiquen las líneas internacionales de ONDA. Como adelanto digo que hemos tenido conversaciones frecuentes en el Ministerio y sabemos de la inquietud que existe respecto de la adjudicación de las líneas internacionales. Además, tenemos conocimiento de que la licitación de la línea Montevideo-Porto Alegre-San Pablo, está demorada. Debemos aclarar que si hace muchos meses que está por definirse, es porque han habido

impugnaciones a lo que era una adjudicación primaria y, en estos momentos, están culminando los estudios de esta segunda etapa por parte de la Asesoría Letrada y de una Comisión Asesora. O sea que se está terminando, repito, la fase en la que se evalúan las impugnaciones y luego el expediente pasará a la Dirección Nacional de Transporte y a nuestro despacho para su consideración final.

En lo que tiene que ver con la otra línea internacional --lo que le correspondía a ONDA en la línea Montevideo-Buenos Aires--, tenemos previsto que se comience a preparar el llamado a licitación.

De los tres puntos que he considerado, reitero que hay uno que creo que pertenece a la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social --más allá de que estemos enterados de qué se trata--, otro que refiere a las presuntas violaciones de algún acuerdo por parte de la empresa COPAY, de Paysandú --digo presuntas porque son absolutamente improbables-- y, por último, el fondo del asunto al que creo que seguramente los miembros de la Comisión apuntan y que tiene que ver con la situación actual y cuándo se puede dar por concluido el tema de la licitación internacional. Esto último será lo que pueda permitir que el Fondo sea repartido. De todas maneras, hemos explorado la posibilidad reglamentaria-legal --el señor Subsecretario ha estudiado este tema-- de disponer de lo que se ha recaudado del Fondo. Esto quiere decir que ese dinero no se encuentre parado sino que

se le haga llegar a gente que hoy está sin trabajo y con una interrogante sobre su futuro. Los señores senadores comprenderán que si se habla de casi 120 personas que pueden ser tomadas en los turnos internacionales, hacer un adelanto de este Fondo, se vuelve una tarea muy compleja.

El señor Director Nacional de Transporte precisará más claramente cuáles son los turnos que corresponden a la empresa COPAY, cuáles tenía antes y si esto roza, de alguna manera, con lo relativo a la situación de ONDA.

SEÑOR MORATORIO.- Quería aclarar que en estos momentos COPAY está haciendo solamente dos servicios diarios. Uno de ellos lo comenzó a realizar en el año 1981 --se trataba de un turno de CITA-- en forma precaria, con permiso del Ministerio, hasta 1988 en que se le adjudica definitivamente. El segundo turno fue solicitado en 1988 y su trámite culminó el 27 de noviembre de 1990, cuando se le adjudica a COPAY en forma definitiva.

Durante el plan de emergencia que determinó el cierre de la empresa ONDA, se le otorgó a COPAY en forma precaria uno de los turnos que realizaba aquélla, al igual que se hizo con otras empresas. Cuando se licita esa línea, se le retira el permiso a COPAY y, a partir de ese momento, no cumple más ese servicio de las 6 de la mañana, al que se ha hecho alusión. Eso no es óbice para que COPAY este año presente pedidos para realizar

otras frecuencias, Todos los días recibimos pedidos de este tipo de diferentes empresas. Esto no quiere decir que automáticamente se otorguen ni que la empresa comience a realizarlos. En estos momentos en la Dirección no hay ningún tipo de informe terminado sobre ese pedido, o sea que no se puede decir que COPAY, en poco tiempo, pueda estar realizando esa tercera frecuencia. Reitero que lo único que tenemos es el pedido de otra línea.

En otra parte de la versión taquigráfica se hace referencia a la frecuencia Durazno-Colonia, cumplida por la empresa NOSSAR. La misma fue concedida en julio de 1990, o sea, el año anterior a que se suscitara el problema en ONDA. Suponemos que debe haber sido un error que la UNOT haya hecho referencia a esto, ya que no tiene ninguna relación con ONDA.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Con respecto al tema del Fondo Social y del alcance de las obligaciones asumidas, aparece establecido un convenio que fue incorporado oportunamente en el marco de la licitación como uno de los anexos al pliego de condiciones, donde el Ministerio tiene una participación de carácter secundario. Dicho acuerdo surge por la participación de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Transporte y Obras Públicas y las organizaciones representativas de los trabajadores del transporte y de ANETRA. A través de este convenio, se crea una Comisión de cinco miembros que es administradora de ese fondo social que se distribuirá, una vez aplicadas las líneas, entre aquellos funcionarios que tengan configurada una causal jubilatoria y que no hubieran sido absorbidos por las empresas adjudicatarias de las licitaciones de ONDA. En total, se ha incorporado un número importante de funcionarios. Según lo establece el convenio, previo a la firma del contrato de concesión de las líneas debían absorberse los funcionarios identificándolos claramente por su nombre, lo que quedaría registrado en un acta, con todas las garantías correspondientes.

Podrían haber otras etapas vinculadas al eventual incumplimiento de la patronal o de los obreros, pero este es un tema que, tal como lo señalaba el señor Ministro, está en la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Me parece importante señalar que la obligación de tomar 6 funcionarios por turno y por unidad se cumplió con todas las garantías formales; por lo tanto, el Ministerio dio satisfacción a las responsabilidades asumidas.

SEÑOR BOUZAS.- Quisiera que me expliquen si la empresa COPAY

nabía tomado el turno Montevideo--Paysandú de las 6 de la mañana en forma precaria y por qué en determinado momento no lo quiso más.

SEÑOR MINISTRO.- En primer lugar, debo aclarar al señor senador Bouzas que se trataba del turno de las 6 de la mañana a Paysandú-Montevideo.

En segundo término, la empresa COPAY no dejó el turno porque no lo quiso más, sino porque ya estaba previsto que cuando se adjudicaran las licitaciones correspondientes a esos turnos de ONDA, las empresas que los estaban atendiendo en forma precaria y que no salieran favorecidos debían dejarlos.

Como nuestro nombre ha sido mencionado, así como también el del señor senador Belvisi, como tratando de proteger los derechos de la empresa COPAY deseo aclarar que en este caso muy específico la licitación fue ganada por la empresa Nuñez, a la que se le adjudicó dicha frecuencia. Por lo tanto, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas le comunicó a la empresa COPAY que debía dejar de realizar dicho servicio, lo que se cumple pocos días después. De modo que la empresa COPAY no dejó de realizar el turno porque no quería atenderlo, sino porque estaba obligada, de acuerdo a los pliegos de la licitación.

La empresa COPAY sostenía --y en su momento nosotros le dimos la razón-- que ese turno que estaba realizando en forma precaria no era el mismo que se licitaba y que correspondía a la empresa ONDA, por lo que no se presentó a la licitación correspondiente. Existía una diferencia horaria entre el turno que estaba realizando COPAY y el anterior que efectuaba ONDA. Por estas razones, un diputado de Paysandú y dos señores senadores

con fuertes vinculaciones en el departamento solicitaron al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que dirimiera si se trataba del mismo turno y horario que el de ONDA y si por lo tanto, se debía dar de baja a la empresa COPAY o si se trataba de turnos diferentes. En ese momento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue absolutamente claro al entender que se trataba del mismo turno y que por lo tanto la empresa COPAY debía dejar de cumplirlo, lo que efectivamente se llevó a cabo.

Este problema es historia pasada y se dio con otro titular de la Cartera. Por ello, no entiendo por qué razón existe una confusión en algo que para nosotros es meridianamente claro. Reitero que el turno que COPAY atendía y que correspondía a la empresa ONDA fue licitado y ganado por la empresa Nuñez que, como se sabe, lo está cumpliendo.

Según lo explicó muy bien el señor Director Nacional de Transporte, los otros turnos de COPAY es un tema anterior que nada tiene que ver con la empresa ONDA.

Uno de ellos se le otorgó en su momento directamente y el otro corespondía a la empresa CITA; pero repito que es independiente de este asunto.

El hecho de que la empresa COPAY aspire a tener una línea más, no es más que eso; una aspiración similar a la de múltiples empresas. Cualquiera tiene derecho a ganarse la vida solicitando nuevos turnos, tal como nacen otras empresas de transporte. En el Ministerio y en la Dirección Nacional de Transporte se reciben diariamente solicitudes de líneas de nuevos servicios.

SEÑOR BOUZAS.- En consecuencia, en la línea Montevideo--Paysandú

no se eliminó ninguna de las frecuencias que tenía ONDA.

En la exposición que hicieron los representantes del sindicato la semana pasada, manifestaron que a los efectos de llegar al acuerdo entre el sindicato, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ANETRA y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en determinado momento accedieron a que se eliminaran algunos turnos porque al parecer había líneas que estaban saturadas, y esto significaba que parte de los trabajadores tuvieran que renunciar a la posibilidad de acceder a un puesto de trabajo.

El temor que ellos expresaban --si no entendí mal-- es que existiría la posibilidad de que algunas empresas, so pretexto de crear un nuevo turno, quisieran cubrir turnos que habían sido eliminados porque, en su momento, se entendió que las líneas estaban sobresaturadas. Pero este no es el caso de Paysandú.

SEÑOR MINISTRO.- En cuanto a este tema, deseamos afiliarnos a algunas palabras expresadas por el ex Ministro de Transporte y Obras Públicas, senador Wilson Elso Goñi:" Aquí nadie va a entrar por la puerta de atrás". Suscribo, entonces, estas palabras del ex Ministro de Transporte y Obras Públicas y ahora senador, pronunciadas en una reunión del Senado. Quiere decir que no vamos a permitir --porque no sería lógico ni sensato-- que se otorguen líneas o turnos --eso lo explicará el Director Nacional de Transporte-- que hubieran quedado libres en relación a la empresa ONDA, sin hacer la licitación correspondiente, sin tener que tomar el personal y sin pagar el fondo social. Si el ex Ministro daba total garantía, el ex Senador y ahora Ministro de la Cartera también debe dar total garantía de que eso no va a ocurrir.

De todas maneras, me gustaría que el Director Nacional de Transporte dejara aclarada cuál es la diferencia conceptual entre línea y turno y si efectivamente existen turnos que no se licitaron. En las negociaciones que se hicieron entre el Ministerio, los legisladores, los trabajadores y los empresarios, hubo una especie de reducción de turnos, ya que si bien se redimencionó el tema de ONDA, disminuyó la cantidad de líneas

en expansión.

SEÑOR MORATORIO.- Lo que se le concede en un primer momento a una empresa es una línea , que va a circular por un corredor. Cabe aclarar sobre este punto que en un mismo corredor puede circular más de una línea. Una vez que se le concedió la línea a una empresa se le otorgan turnos u horarios para cubrirla. Ahora bien; lo normal es que las empresas presenten variedad de turnos y solicitudes para dejar reservados distintos horarios. Aunque no los piensen realizar, igualmente se piden. En el caso de ONDA se verificó que no solamente tenía reservados muchos horarios, sino también que en algunas frecuencias que realizaba , el mercado estaba totalmente abastecido. Por lo tanto, si se volvía a adjudicar todos esos servicios, ello podría ir en detrimento de las demás compañías. Por eso fue que en acuerdo con los obreros que en aquel momento integraban la FOT o UNOT y con la ANETRA, así como también con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no se licitó la totalidad de los horarios que brindaba ONDA. Cabe señalar que el Ministerio, en algunos casos, los eliminó directamente, y en otros se reservó la posibilidad de concederlos en un futuro. Por ejemplo, en el caso de la línea Montevideo-Rivera, se hizo una cosa distinta. Como se estaban licitando cuatro turnos diarios en cada sentido y la empresa Agencia Central quedaba en minoría frente a una nueva, se le adjudicó un turno extra. Entonces, en vez de disminuir el total de turnos, se aumentó una frecuencia diaria. Eso se hizo en conocimiento de todas las partes

a fin de llegar a una solución que no resultara tan traumática, en razón del cierre de la empresa ONDA.

SEÑOR BOUZAS.- Solicito a los señores representantes del Ministerio que me sepan disculpar el poco conocimiento que tengo acerca de este tema.

La preocupación que aquí manifestó el sindicato --vuelvo a reiterar-- es que si bien entienden la eliminación de algunos turnos --que resultaban excedentes--, al agregarse otros en los mismos o distintos horarios, corresponde que quien tenga a su cargo ese ómnibus --que circulará en el corredor antes eliminado-- incluya en ese servicio a seis trabajadores de la ex empresa ONDA. Esto es lo que ellos plantean. Por tal motivo, no sé si esto está vinculado al problema de COPAY.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que el tema es de una claridad meridiana y voy a tratar de resumirlo una vez más.

En principio, digamos que Montevideo-Paysandú o Paysandú-Montevideo puede tener dos cabeceras. Por otro lado, tal como dijo el señor Director Nacional de Transporte, están las frecuencias. De ese modo , una empresa puede ir una , dos o tres veces desde Montevideo a Paysandú o puede tener reservados algunos turnos y ejercerlos. Además de ello, la empresa COPAY realizaba en forma precaria un turno, es decir, un horario, que correspondía a ONDA, a juicio del Ministerio. Luego, se hizo la licitación correspondiente que fue ganada por la empresa NUÑEZ quien tomó los operarios que correspondía y pagó lo que había que abonar. Por lo tanto, ese

tema está terminado. La empresa COPAY tiene dos turnos en la línea Montevideo - Paysandú o Paysandú-Montevideo que ya explotaba desde hace algún tiempo.

Ciertas empresas aspiran --es el caso de COPAY-- a poder realizar una serie de servicios. En el Ministerio hay pedidos para las líneas Punta del Este - Río Branco, Maldonado - Melo, Treinta y Tres - Punta del Este; hay más de siete solicitudes de diferentes empresas, lo que nos hace pensar que existe un corredor importante que no está suficientemente abastecido y, por lo tanto, en su momento el Ministerio tomará una decisión al respecto, hará una adjudicación --como tiene derecho a hacerlo-- o llamará a licitación, si le parece conveniente.

En concreto, el Ministerio recibe diariamente pedidos de líneas, de horarios y de frecuencias, que son estudiados, evaluados y finalmente resueltos. Hemos dicho que compartimos el criterio --me parece haber manifestado claramente esta posición, inclusive empleando las mismas palabras que utilizó entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas y actual senador, señor Elso Goñi-- de que nadie entrará por la puerta de atrás, que además es exactamente lo que piden los funcionarios, es decir, que no haya una colisión de intereses con respecto a la sustitución de las líneas que eran de ONDA --que ahora serán adjudicadas-- y sin tomar el personal correspondiente.

Me parece que estamos viendo un árbol sin percibir el bosque. El problema de los funcionarios de ONDA es que quieren que este episodio culmine y ello va a ocurrir cuando sean adjudicadas las líneas internacionales, cuando se complete el Fondo Social y él sea repartido. Creo que en eso es en lo que tenemos que trabajar, tanto el Ministerio como las Comisiones respectivas de ambas Cámaras, las que ya han venido haciéndolo.

Quiero decir con total franqueza que si nos obsesionamos --no lo digo por el señor senador Bouzas-- con que el Ministro que hoy está al frente de la Cartera de Transporte y Obras Públicas, por tener vinculación con el departamento de Paysandú, va a mirar con microscopio lo que ocurre con COPAY y perdemos el tiempo sólo con eso cuando para nosotros el tema está absolutamente claro en ese sentido, perdiendo la noción de qué es lo principal y prestando atención a lo accesorio, no iremos por el buen camino. Se supone que el Ministro no debe dar consejos, pero estimo que avanzar significa poder llevar adelante todo este paquete de la mejor manera; de ello no me cabe la menor duda. De igual forma, no veo qué dudas puede tener el señor senador con respecto a COPAY; tal vez mi exposición no se las haya aclarado y es legítimo que así sea.

SEÑOR BOUZAS.- Quien habla recibe consejos de todas las personas; siempre los acepta y también agradece. El señor Ministro no debe sentirse violento por eso, ni tampoco creer que esto es una interpelación. Simplemente, estoy tratando de entender algunos aspectos para luego poder discutir el tema con quien planteó la preocupación y poder decirle que este asunto es muy diáfano.

Iba a terminar mi pregunta, cuando cometí el error de mencionar la palabra "COPAY", queriendo saber si en la eliminación de líneas que correspondían a ONDA, se suprimió alguna frecuencia o turno Paysandú - Montevideo, Montevideo - Paysandú.

SEÑOR MORATORIO.- Sí, así fue, señor senador. El tema es más complicado que eso; es cierto que ONDA realizaba esa línea, pero nunca la tuvo

legalmente. Lo que hacía esta empresa era, tomando como base la línea que sí tenía a Salto, pasar por Paysandú, cortando allí el servicio para luego salir con destino a Montevideo. Tan es así que había servicios de ONDA que iban por determinadas rutas y volvían por otras totalmente distintas. En cuanto a la cantidad de turnos que la empresa tenía con destino a esa ciudad, podemos decir que lo que hacía muchas veces era adecuarlos a la demanda; si el servicio lo exigía, ponía los 15 turnos y, en caso contrario, sólo unos tres o cuatro. Por tal razón, se llegó a una solución salomónica, adjudicándose algunos de esos turnos. En la licitación de la línea diaria Montevideo - Salto, se otorgaron tres turnos en cada sentido y uno más para Paysandú - Montevideo y viceversa.

SEÑOR BOUZAS.- Entonces, el tema de la suspicacia --por así llamarle-- expresado por los dirigentes del sindicato la semana pasada refería a que, desde su punto de vista, se resigna una cierta cantidad de turnos Montevideo - Paysandú y, por ende, se hace lo propio con unos 18 obreros que no tendrán derecho a trabajar, y, sin embargo, ahora aparece una empresa que solicita un nuevo turno a Paysandú. Evidentemente, este asunto es muy controvertido y valdría la pena buscar alguna forma de discutirlo para que quede claro.

SEÑOR MINISTRO.- No entiendo qué es lo que tiene que quedar claro, porque no podemos prohibirle a una empresa que concurra al Ministerio a pedir un turno. El Ministro ha dicho que nadie entrará por la puerta de atrás, y creo que es la tercera vez que así lo manifiesto. Eso significa ir en la misma dirección que lo hacía el anterior

representante de la Cartera y que también quieren los trabajadores.

En consecuencia, reitero que es una suspicacia pensar que se va a otorgar, se está por conceder o ya se adjudicó --como en algún caso se ha afirmado-- una línea a una empresa en el corredor Montevideo-Paysandú.

SEÑOR IRURTIA.- Aún me quedan dudas en un aspecto que no ha sido mencionado. Me refiero concretamente a un número de frecuencias que tenía ONDA que fueron adjudicadas en una menor cantidad. Me pregunto si hay posibilidades de que se puede adjudicar a quienes lo soliciten --si aún no se ha hecho-- alguna línea que no estaba dentro de lo que era el paquete de ONDA. En ese caso, me gustaría saber si dicha línea tendría que cumplir con los mismos requisitos que cumplen quienes reciben una línea que anteriormente pertenecía a ONDA.

SEÑOR MINISTRO.- Señalo que el Ministerio no ha adjudicado ninguna línea en ningún turno que hubiera correspondido a ONDA sin la debida licitación. Por este motivo no entendemos las razones de nuestra citación a esta Comisión.

Si la preocupación de esta Comisión, de los obreros y empresarios --y reitero lo del árbol y el bosque-- es cuándo va a culminar finalmente el proceso de licitación de ONDA para que sus obreros estén trabajando y los que quedaron fuera reciban el fondo social, me parece muy legítima y compartible. Sin embargo, si la inquietud es saber qué líneas que hubieran correspondido a ONDA han sido adjudicadas --o están por serlo-- , por cuarta o quinta vez, repito que ninguna. El Ministerio no ha adjudicado ninguna línea o turno que correspondiera a ONDA sin el debido proceso licitatorio, ni lo va a hacer. No veo cómo no nos podemos entender, y pido disculpas por el énfasis que pongo en mis palabras.

SEÑOR BOUZAS.- Vamos a ver si nos ponemos de acuerdo, porque todos estamos buscando lo mismo.

Para ver el bosque, a veces hay que sacar primero los árboles y

Para ver el bosque a veces hay que sacar primero los árboles y éste es uno de ellos. Quiero que quede claro que por mi parte --y también pude percibirlo de las palabras del señor senador Irurtia-- no existe ningún cuestionamiento de que el Ministerio vaya a hacer alguna concesión de líneas por la puerta trasera. Ya lo ha señalado reiteradamente el señor Ministro y también lo había expresado el anterior titular de la Cartera, hoy senador. En esto tenemos confianza y estamos seguros de que es así.

Sin embargo, como existe una preocupación por parte de un sindicato, para saber si el Ministerio mañana debe adjudicar una línea a cierta empresa, se considera que la misma va a cubrir uno de los turnos que habían sido eliminados de Paysandú.

Otro punto que también mencionó el señor Director de Transporte --que creo que es bastante más claro y es otro árbol que vamos a despejar-- era, si mal no recuerdo, el relativo a un corredor de Colonia a Durazno.

SEÑOR MORATORIO.- Efectivamente.

SEÑOR BOUZAS.- La semana pasada se dijo que dicho corredor no pertenecía a la empresa ONDA. ¿Es así?

SEÑOR MORATORIO.- Sí, señor senador.

SEÑOR BOUZAS.- Entonces, el tema queda fuera de discusión.

El otro punto al que quiero referirme es el que tiene que ver con las adjudicaciones de las líneas internacionales pendientes. Esto presenta dos dificultades. Por un lado, hay personas que comenzarán a trabajar en los ómnibus que hagan esos servicios --por lo tanto, habrá más gente con trabajo-- y, por otro, esto permitirá repartir el dinero del fondo entre aquellos a quienes les corresponda.

El señor Ministro mencionó la línea internacional Montevideo-Porto Alegre, sobre la que se ha hecho alguna apelación por parte de alguna empresa. ¿Esto es correcto?

SEÑOR MINISTRO.- Sí, señor senador.

SEÑOR BOUZAS.- También se refirió a la línea internacional a Buenos Aires, que coordina con el Bus de la Carrera, y la que va a Córdoba. ¿Esta última también hay que adjudicarla o licitarla?

SEÑOR MINISTRO.- Le cedo el uso de la palabra al señor Director de Transporte para que específicamente nos diga cuáles son las líneas que pertenecían a ONDA y cuáles son los cupos que quedan actualmente.

SEÑOR MORATORIO.- En la línea a Buenos Aires, ONDA tenía el 50% de la bandera uruguaya. En este momento, en la Dirección de Transporte comenzaron a confeccionarse los pliegos para licitar en un plazo lo más cercano posible a la aprobación de éstos.

Con respecto a la línea a Córdoba, ONDA también tenía derecho a una frecuencia. Sobre ese servicio, ni la Dirección de Transporte ni sus asesores nos han dado aún tranquilidad porque se considera que es muy pobre desde el punto de vista del movimiento de público. Entonces, no estamos totalmente convencidos de debilitar gratuitamente la bandera uruguaya. Es por eso que no se ha resuelto todavía si se le adjudica directamente a la empresa que hoy está cubriendo ese servicio --la empresa CORA-- o si hay que licitar la línea. Esto aún es motivo de duda.

SEÑOR BOUZAS.- Ahora quiero ir al bosque, señor Ministro. Creo que la preocupación expresada por los trabajadores --aparte de que hay aquí varios puestos de trabajo que eventualmente se pueden cubrir cuando terminen de hacerse las licitaciones o se haga alguna nueva concesión

que reemplace algo que se eliminó en su momento; aunque puedo estar equivocado, es la distribución del fondo social que se ha ido acumulando, sobre el que tienen derecho unas 800 ó 900 personas que, al día de hoy, se ven trabadas porque se ha hecho una apelación contra una licitación, existe otra licitación que se está preparando y otra que puede ser que se haga o no. A este respecto ¿los señores representantes del Ministerio entienden que puede haber alguna posibilidad de establecer un mecanismo --en el que podamos participar nosotros, o no, conjuntamente con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social y los trabajadores-- o una forma de adjudicar o entregar de manera transitoria a un grupo de obreros lo más mayoritario posible el dinero que tarde o temprano les va a corresponder, pero que más valdría que fuera temprano que tarde?

SEÑOR MINISTRO.- Esta pregunta admite dos respuestas: una en materia de números y cantidad de trabajadores involucrados --sobre la que vamos a solicitar al señor Director de Transporte que realice alguna precisión-- y otra de carácter político que voy a contestar personalmente.

Nosotros recibimos el tema de la licitación de la línea Montevideo-Porto Alegre-San Pablo, en determinadas instancias administrativas dentro del Ministerio. Cuando asumimos esta Cartera, ya se había presentado un recurso contra la primera intención de adjudicar la línea, éste ya ha recorrido el trámite correspondiente y se encuentra en las etapas de culminación. Si debemos echarle la culpa del retraso a alguien, no sabría a quién hacerlo; en realidad, no puedo culpar a nadie.

Es cierto que cualquier adjudicación de una licitación puede ser objeto de determinadas impugnaciones y, como consecuencia de ello, se haría un estudio pormenorizado --y es mejor que sea así-- a los efectos de culminar satisfactoriamente este procedimiento. En tal sentido, podemos decir que nos encontramos en la etapa final, ya que la Asesoría Letrada está a punto de enviar el documento al despacho del Ministro.

Queda pendiente ese tema y también resolver la situación de Buenos Aires, y tal como ha expresado el señor Director Nacional de Transporte, si es necesario o no encontrar una salida en relación con el tema referente a Córdoba. Esto llevaría a ocupar un número importante de funcionarios, una cifra de alrededor de 120 y, en ese sentido, creo que sería conveniente que el Director Nacional de Transporte hiciera algunas precisiones.

Estoy en condiciones de afirmar que aunque hemos estudiado el tema con el señor Subsecretario y con el Director Nacional de Transporte, parecería muy difícil, aunque sería lógico tomar una decisión, repartir fondos a cuenta, no porque no exista ese dinero --efectivamente, lo tenemos--, sino porque diría que el hecho de no repartirlo cuando hay tanta gente que los necesita, nos causa mucha pena. Es sanamente comprensible que quienes no están trabajando aspiren a alcanzar ese fondo social o solidario. En tal sentido, se plantea

la difícil situación de conciliar ambos aspectos. Es decir que habría que resolver cómo repartir ese dinero entre quienes actualmente están sin ocupación si, por otro lado, quizás hay 100 ó 120 personas que pueden ser beneficiadas con puestos de trabajo, en el corto o mediano plazo.

Quiero hacer notar que, con mucho gusto, estamos dispuestos, junto con las empresas, los obreros y esta Comisión, a buscar una salida viable para este problema, a fin de que no esté inmovilizada esa masa de dinero.

SEÑOR BOUZAS.- ¿Me permite, señor Ministro?

He escuchado con mucha alegría las expresiones del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y, en tal sentido, en mi opinión podría haber fórmulas de fácil obtención, en la medida en que también haya buena voluntad de parte del Sindicato.

SEÑOR MINISTRO.- Reitero que no tenemos el menor empecinamiento en guardar el dinero que, por decirlo de alguna manera, está "oxidándose". Sin embargo, nos gustaría que algunas personas que se encuentran sin trabajo en el el día de hoy, pudieran gozar de ese fondo. Vuelvo a decir que estamos dispuestos a participar de las conversaciones que se entiendan pertinentes para movilizar ese dinero en función de las necesidades de la gente. No podemos negar que es una situación compleja, pero estamos abiertos a escuchar las soluciones que se nos quieran brindar.

Solicitaría al señor Director Nacional de Transporte que precisara las cifras que se manejan en lo que

tiene que ver con el número personas empleadas, etcétera.

SEÑOR MORATORIO.- Debo decir que acerca del último punto que mencionaba el señor senador Bouzas, en lo que tiene que ver con el Fondo, he mantenido conversaciones con el señor Umpiérrez, que pertenece a la UNOT. Frente a la posibilidad de un reparto a cuenta de ese Fondo, él mencionó una cláusula que existe en el convenio que se firmó que expresa que si el trabajador seleccionado para ser absorbido rechazara el ingreso a la firma adjudicataria perderá todos los derechos que le pudiera corresponder en el Fondo Social. Es decir que para que una persona pudiera recibir dinero a cuenta, tendría que firmar un documento diciendo --ya que quedan entre 100 y 120 personas posiblemente, para ser absorbidas-- que a ella no le interesaría estar entre ellas. Si esto sucede, este individuo perdería el derecho al fondo, de acuerdo con la redacción actual del convenio. Estamos en una situación difícil ya que no sabemos cómo se podría modificar esta cláusula puesto que este convenio ha sido firmado por dos representantes de dos organizaciones sindicales de la empresa "Onda", que actualmente no existe.

Por otro lado, puedo afirmar que en este momento --según cifras oficiales-- quedarían por absorber aproximadamente 890 trabajadores. De esta cifra --que es la que posee el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-- habría que descontar todos aquellos funcionarios que tenían causal jubilatoria. En este sentido,

a pesar de que enviamos una lista al Banco de Previsión Social a los efectos de que la depurara, aún no nos ha informado sobre el punto. Si no me equivoco, en este aspecto está más informada la UNOT que nosotros.

Al respecto, quiero manifestar que el Fondo que está depositado en el Banco de la República asciende a U$S 310.680, para ser distribuido entre todos los trabajadores que no sean absorbidos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas agradece la información brindada por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, el señor Subsecretario y el señor Director Nacional de Transporte.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 2 minutos)